

Faktencheck zum Bewohnerparken in Findorff

von Bündnis90/Die GRÜNEN in Findorff

Viele Findorffer*innen fragen nach den möglichen Auswirkungen von Bewohnerparken (abgekürzt BP). Wir GRÜNEN wollen mit diesem Fragen - und Antworten Katalog zu mehr Klarheit und Transparenz in diesem vieldiskutierten Thema beitragen.

Grundsätzliche Problemlage, nicht nur in Findorff

Generell gibt es in älteren und dichtbebauten Stadtvierteln sehr wenig Platz im Straßenraum. Während der bereits knappe öffentliche Raum konstant geblieben ist, hat sich in den letzten Jahrzehnten sowohl die Anzahl der PKW als auch deren individuelle Größe kontinuierlich gesteigert. bisher geduldete, aber illegale aufgesetzte Parken (aufgesetzt auf Geh-/Radwegen) sowie das Parken in Kreuzungsbereichen und Kurven blockiert den Straßen-, Rad- und Fußverkehr immer gravierender und ist nicht mehr hinnehmbar, da massive Verkehrsbehinderungen und Gefährdungen v.a. von Fußgänger*innen (Kinder, ältere Leute, beeinträchtigte Leute), Radfahrer*innen usw. die Folge sind.

Fußgänger*innen mit Beeinträchtigungen und v.a. Rollstuhlfahrer*innen können oft gar nicht die Gehwege erreichen, da die Kreuzungs-/Straßeneinmündungsbereiche mit abgesenkten Bordsteinkanten zugeparkt sind. Zugeparkte Gehwege sind oft zu schmal für Rollstuhlfahrer*innen. Mitunter können sie weder weiterkommen noch drehen und zurückfahren.

Unrechtmäßig geparkte Fahrzeuge verengen an vielen Stellen im Quartier soweit die Fahrgasse, dass Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge nicht durchkommen. Die Rettungssicherheit ist dadurch im Stadtteil eingeschränkt – das kann Leben kosten! Darüber hinaus werden auch Müllabfuhr, Lieferfahrzeuge, größere Bau- und Handwerkerfahrzeuge usw. regelmäßig behindert. Die Fahrbahn muss mindestens **3,05** m breit sein, damit eine Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen ermöglicht wird. Die Besatzung eines Rettungsfahrzeugs muss im Notfall aber auch aussteigen und ihre Ausrüstung aus dem Fahrzeug nehmen können – hierfür ist der Platzbedarf noch deutlich größer!

Notwendig sind daher Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier. Die Einführung von Bewohnerparken und die damit einhergehende Neuordnung des Parkraums sollen dazu beitragen, für geordnete und sichere Verkehrsverhältnisse zu sorgen und den Parkdruck im Quartier zu lindern. Aus der Begründung des **Beiratsbeschlusses vom 17.12.2019**. In diesem wurde einstimmig die Behörde aufgefordert, „eine konkrete



Planung zum Bewohnerparken zu erarbeiten und dafür einen sog. Betriebsplan zu erstellen. Über diesen Betriebsplan wird der Beirat erneut beschließen.“

Das Quartier Bürgerweide hat neben dem normal großen Parkdruck eine besondere Problemlage

In vielen Straßen des Quartiers verbleiben weniger als 3.00 m Fahrbahnbreite zwischen rechts und links parkenden Autos. Die Einhaltung der Parkregeln wird jetzt eingefordert, weil die Zustände für Feuerwehr und Rettungsdienste nicht mehr hinnehmbar sind. Auch die Barrierefreiheit ist ein Recht, das niemand ignorieren darf. Durch beidseitiges aufgesetztes Parken wird es in vielen Straßen unseres Stadtteils aber verletzt. Die bereits schmalen Fußwege werden weiter eingeeengt. Für Gehwege sind nach geltendem Recht 2.50 m als Mindestbreite für Fußgänger*innen freizuhalten. Das Mindestmaß wird in den meisten Straßen Findorffs nicht eingehalten.

Im Frühjahr 2002 trat zur Konkretisierung dieser Forderung das Behindertengleichstellungsgesetz BGG in Kraft, in dem auch die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr geregelt ist:

„[B]auliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

(Fuß.e.V. → <https://www.geh-recht.de/barrierefreiheit.html>)

„Mehrere zusammenhängende Ortsteile Bremens sind geprägt durch geschlossene Bebauung und sehr enge Straßen, zu nennen sind hier insbesondere die Bereiche Steintor, Ostertor, Findorff und Teile der Neustadt. In diesen Ortsteilen kommt es auf Grund von verbotswidrig parkenden Fahrzeugen immer wieder zu Problemen und zeitlichen Verzögerungen bei der Anfahrt mit Einsatzfahrzeugen.“
(Brandschutzbedarfsplan der Feuerwehr Bremen 2017 S.20 → https://www.feuerwehr-bremen.org/fileadmin/image_archiv/PDF/Brandschutzbedarfsplan_final_klein.pdf)

Werden nach einer Neustrukturierung der Gebiete, in denen BP umgesetzt wurde, 189 Parkplätze fehlen? 1)

Nein, es fallen i.d.R. keine Stellplätze weg. Es waren nie „Stellplätze“, sondern meist illegales Parken auf Gehwegen. Die Behörden müssen für die Sicherheit und Einhaltung der Barrierefreiheit sorgen. Daher wird es künftig eine umfassende Überwachung geben, illegales Parken wird so nicht mehr möglich sein. Das haben die Innen- und die Verkehrsbehörde Anfang 2020 beschlossen.
(<https://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?gsid=bremen146.c.330200.de&asl=bremen02.c.732.de>).

Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Rahmen der Umsetzung des Bewohnerparkens wird regelkonformes Parken weiterhin weitestgehend ermöglicht.

In der Verkehrsuntersuchung der Planungswerkstatt BMO -Stadt und Verkehr wurden Parkplätze nach den Kriterien der Straßenverkehrsordnung gezählt und verglichen, welche Zahlen sich ergeben, wenn aufgesetztes Parken mitgerechnet oder rausgerechnet wird. Eine Entscheidung über die Ausgestaltung der verkehrlichen Regelungen wird über den geplanten Betriebsplan vorgenommen. Dieser Betriebsplan zeigt für jede Straße konkret auf, welche Parkplätze legal benutzt und kostenpflichtig für Nichtbewohner*innen werden und welche Zonen für das Parken gesperrt sind. Ein solcher Betriebsplan ist noch nicht beauftragt und der nächste geplante Schritt.

Ist das Parken auf dem Gehweg unabhängig von der geplanten Einführung des Bewohnerparkens erlaubt? 2)

Nein, ist es nicht. »Das Halten und Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich verboten, soweit es nicht durch Verkehrszeichen oder durch Parkflächenmarkierungen ausdrücklich erlaubt ist. Dies gilt auch auf breiten Gehwegen (die es bei uns aber im Quartier Bürgerweide aber nicht gibt). Ebenso ist das Abstellen eines Kraftfahrzeugs mit nur zwei Rädern auf dem Gehweg, unabhängig davon, wieviel Platz den Fußgängern verbleibt, grundsätzlich verboten. Parkt man trotzdem unzulässig auf Geh- und Radwegen, werden Bußgelder fällig. « (ADAC <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/parken/>)

Gehwegparken kann durch das Verkehrszeichen 315 angeordnet werden. Das erlaubte „aufgesetzte Parken“ gehört zum Gehwegparken und ist beispielsweise in der Geibelstraße, Falkenbergstraße und Worpstedter Straße aktuell zulässig.

Das Ziel der Verkehrsbehörde und der Innenbehörde, in den Problemlagen das aufgesetzte Parken künftig nicht mehr zu dulden und konsequent zu verfolgen, ist unabhängig von der Einführung von Bewohnerparken. Bewohnerparken kann optional und zusätzlich erfolgen. Die Bewohner werden privilegiert mit Ausweisen versorgt und die Konkurrenz um die LEGALEN Stellplätze wird reduziert.



Ist die Untersuchung der Verkehrssituation von Alt-Findorff an einem Tag durchgeführt worden und ist das aussagekräftig? 3)

Die Untersuchungen wurden vom 25.06.2019 (8 Uhr) bis 26.06.2019 (8 Uhr) durchgeführt im Gebiet Alt-Findorff und am 15.07.2020 (7 Uhr) bis 16.07.2020 (7 Uhr) im Gebiet südwestlich der Admiralstraße (Herbst-/ Admiral-/ Hemmstraße-Bahn). Die Zählungen wurden wiederholend in denselben Straßen in fünf bzw. sechs Zeitabschnitten durchgeführt. Nach Aussagen des Gutachters ist diese Untersuchungsmethode geeignet, die Parksituation aussagekräftig zu ermitteln. Der Zeitpunkt der Untersuchung wurde so gewählt, dass es keine Veranstaltungen in der Stadt/auf der Bürgerweide gab und keine Baustellen die Ergebnisse beeinflussen. Untersucht wurde an einem Werktag.

Sind nur Teilbereiche untersucht worden? 4)

Der Gutachter hat beide Bereiche (siehe Nr. 3) komplett untersucht. Es wurden jeweils alle Straßen in der Untersuchung erfasst, dokumentiert und in der Auswertung berücksichtigt.

Wie gehen andere Gemeinden vor, wenn sie BP einführen? 5)

Hamburg führte sehr ähnlich ablaufende Untersuchungen für seine vielen Bewohnerparkzonen durch. Es ist nicht notwendig, ein ganzes Jahr lang Fahrzeuge zu zählen. Der Tag muss nur gut ausgesucht, d.h. repräsentativ sein. Dieses Vorgehen ist etabliert und rechtssicher.

Gab es Anzeichen von vielen auswärtigen Besuchern, die Parkplätze in den untersuchten Straßen besetzen? 6)

Ja, von 1378 (gegen 24 Uhr) im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeugen hatten 319 Fahrzeuge ein fremdes Kennzeichen. Eine gewisse Häufung bestand in der südwestlichen Ecke des Quartiers, was auf den Hotelbetrieb hindeuten könnte.

Auswärtige Kennzeichen sind allerdings nur ein grober Indikator für „Fremdparker*innen“: Auch andere HB-Kennzeichen (z.B. aus Bremen-Nord oder Walle) können „fremd“ im Sinne von Bewohnerparken sein. Es gibt Bewohner*innen, die Firmenfahrzeuge mit Nicht-HB-Kennzeichen nutzen. Diese dürfen später auch einen Bewohnerparkausweis beantragen.

Ist der Parkraumdruck erst in den späten Abendstunden schlimm? 7)

Das kommt auf die Situation der jeweiligen Menschen an, die betroffen sind. Die Anzahl der legalen belegten Stellplätze (ohne aufgesetztes Parken) hat zu keiner Zeit am Tag ausgereicht für die Menge der gezählten Fahrzeuge.

Welche Auswirkungen hat der Parksuchverkehr bei Veranstaltungen in den Messehallen und auf der Bürgerweide? 8)

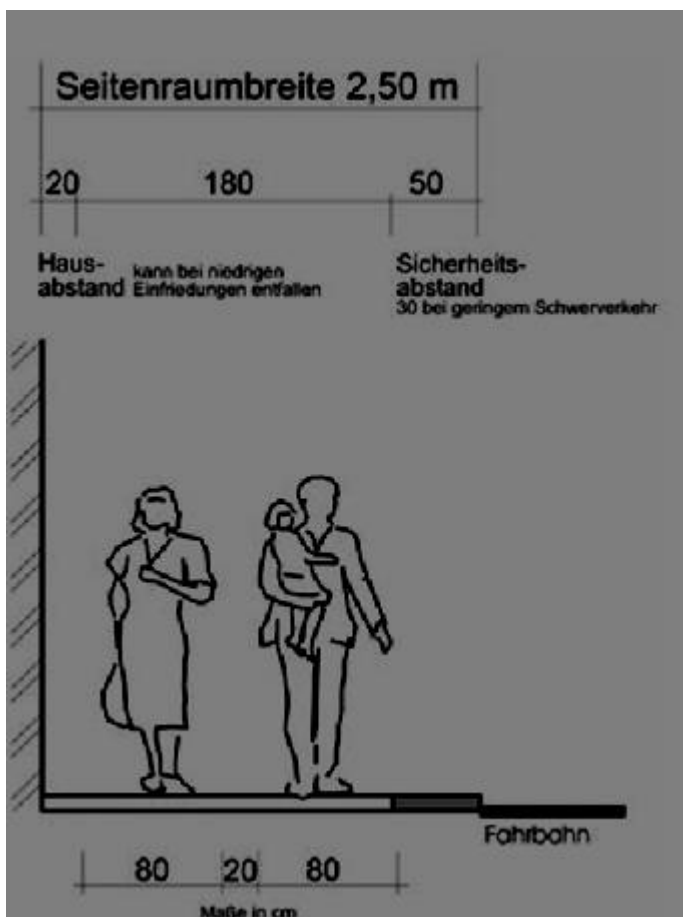
Nicht nur zur Freimarktszeit und zur Osterwiese erhöht sich der Parkdruck im Ortsteil Bürgerweide erheblich, sondern bei allen größeren Veranstaltungen rund ums Jahr (Bremer Altbautage, Oldtimer, Slow Food, Tourismus-/Boot, Hanselife, ...) und sogar bei Werderheimspielen. Dann sind bis hinein in den Ortsteil Weidedamm und in den Bürgerpark Straßen und Fußwege zugeparkt.

Park-Apps leiten Besucher*innen zum Parken ins Quartier Bürgerweide, weil es dort im Gegensatz zu allen umliegenden Innenstadtnahen Quartieren kostenlos ist. Auf der Schwachhauser Seite der Bürgerweide gibt es seit langem Bewohnerparken; parken auf der Bürgerweide und im Messparkhaus sind kostenpflichtig (Parkgebühr und/oder Anreise mit ÖPNV müsste im Messeeintritt inbegriffen sein).

Warum soll in den Straßen der beiden Quartiere mehr Platz als jetzt auf den Gehwegen geschaffen werden? Für wen ist das notwendig? 9)

Auch wenn es nicht erlaubt ist, hat es sich vielerorts eingebürgert: Autos werden ein Stück auf dem Gehweg geparkt; mit einengenden Konsequenzen für alle, die den Gehweg benutzen. Sollte es aber nicht selbstverständlich sein, auf dem Gehweg nebeneinander gehen zu können, wie wir ja auch im Auto nebeneinander sitzen können? Mehr als eine enge Gasse brauchen vor allem Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl. Nicht zuletzt ist das illegale Parken auch ein Problem für Feuerwehr und Müllabfuhr. Diese Probleme sind gerade in Alt-Findorff zu beobachten.

Gemäß Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) <https://www.fuss-ev.de/planung-regel-sicherheit/breite-2-50-meter> und RaST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/232185/>) beträgt die Regelbreite für den Seitenraum (das ist der Gehweg): 2,50 m.



Wieso nützt Parkraumüberwachung/Bewohnerparken den Grundschulkindern? 10)

Mitten im Gebiet liegt die Grundschule Admiralstraße, rund 240 Schüler*innen gehen jeden Morgen zur Schule, viele von ihnen danach zur Nachmittagsbetreuung zu FiF oder auf den Herbststraßenspielplatz, auf jeden Fall alle im Laufe des Nachmittags nach Hause. Als Spielmöglichkeiten im Quartier dienen der Herbststraßenspielplatz und der Schulhof der Grundschule, daher bewegen sich sehr viele Kinder im Quartier ohne Begleitung durch ihre Eltern.

Kinder im Grundschulalter sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen von allen. Sie sind alleine unterwegs, aber oft noch so klein, dass sie nicht/kaum über Autos hinweg den Straßenraum überblicken können. Außerdem können sie nicht einschätzen, wie weit ein Fahrzeug noch entfernt ist und wie schnell es sich nähert. Sie können aus ihrer Perspektive nicht erkennen, ob Autofahrer*innen z.B. per Handzeichen signalisieren, dass sie anhalten und Kinder die Straße überqueren lassen. Hieraus resultiert eine große Unsicherheit bei den Kindern, weil sie die Autofahrer*innen nicht einschätzen können.

Zugeparkte Straßeneinmündungen und Kreuzungen sind für Kinder ein tägliches Hindernis für einen gefahrlosen Weg zur Schule!

Warum wollen der Senator für Inneres und die Senatorin für Mobilität die jetzige Situation verändern? 11)

Wohnstraßen sind nicht nur Verbindungsstrecken für Autofahrende, sondern auch als Spiel- und Lebensraum gedacht – zum Beispiel als Teil eines kinderfreundlichen Bremens. Zahlreiche Bewohner*innen von Alt-Findorff haben sich in der Vergangenheit in diesem Sinne geäußert und ihren entsprechenden Wunsch öffentlich gemacht. Die Bewohner*innen, Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen haben berechnete Wünsche und Interessen. Wir möchten auch diejenigen Findorffer*innen, die die beidseitige Belagerung durch parkende PKW und Lieferwagen direkt vor der Haustür oder auf Gehsteigen nicht länger ertragen wollen, unterstützen. Das bedeutet nicht, dass wir die Interessen anderer Gruppen nicht betrachten. Innerhalb der zukünftigen geplanten Beteiligungsaktion im Rahmen der Einführung des Bewohnerparkens besteht für Bewohner*innen und alle beteiligten Gruppen die Möglichkeit, ihre Bewertung ihrer Straßensituation und eine Reaktion auf die dann vorliegende konkrete Veränderung zu äußern.

Warum ist es wichtig, jetzt das Bewohnerparken für Teile Findorffs einzuführen? 12)

Findorff ist das aktuell zweite BP Projekt nach Hulsberg und bietet für das verantwortliche Verkehrsressort eine wichtige Erfahrungsfläche mit vielen Möglichkeiten, ortsspezifisch noch die Pläne an unserer Gegebenheiten anzupassen. Sind erstmal Ablauf und Durchführung standardisiert, werden die Gestaltungsspielräume kleiner. Die Information und Beteiligungsmöglichkeiten sollten im Zuge der Entwicklung des konkreten Betriebsplans stattfinden. Vorher hatten Beirat und Fachausschuss über lange Zeit in zahlreichen öffentlichen Sitzungen beraten und ein umfangreiches Verkehrsgutachten beauftragt. Der Beirat hat einstimmig beschlossen, den Betriebsplan für BP beim Verkehrsressort in Auftrag zu geben.

Schränkt eine Durchsetzung von Parkregeln nicht andere Gruppen zu sehr ein, wie zum Beispiel Besucher*innen, Pflegedienste und Handwerker*innen? 13)

Pflegedienste haben in der Regel, ebenso wie Handwerker*innen, stadtweit geltende Genehmigungen bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt mit denen Ihre Fahrzeuge in bewirtschafteten Bereichen abgestellt werden können. Das hat in den bisherigen 14 Gebieten mit Bewohnerparken in Bremen keine größeren Probleme verursacht.

Für diese Gruppen besteht in der BP Zone Hulsberg die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Eine Jahresgenehmigung kostet derzeit 88,50 €, ein halbes Jahr kostet 58,50 €. Wenn der Betrieb mehrere Fahrzeuge nutzt, können diese Kennzeichen ebenfalls aufgenommen werden, mit der Genehmigung kann aber nur ein Kfz im Quartier parken. Diese Regelungen gelten auch für sonstige Einrichtungen, zum Beispiel für Schulen.

Übrigens beschwerten sich Pflegedienste bereits jetzt schon über mangelnde Parkplätze und finden keineswegs die aktuelle Situation ideal. Es bleibt die Erwartung, dass die auswärtigen Besucher*innen, insbesondere die Arbeitnehmer*innen eines großen Betriebes in der Nähe des Quartiers Alt-Findorff darauf verzichten, ihre Autos auf den Gehwegen unseres Quartiers zu parken, wenn diese kostenpflichtig werden.

Generell lässt sich sagen, dass Kurzzeitparkplätze in Geschäftsbereichen bei Überwachung besser funktionieren, weil diese sonst durch Langzeitparker*innen belegt sind. Gleiches gilt für Ladezonen für Be- und Entladen der Geschäfte.

Wird es wegen BP für Einzelhandelsgeschäfte in der Hemmstraße- und der Admiralstraße einen Rückgang der Kundenfrequenz bei den Einzelhandelsgeschäften geben? 14)

Dass Auto-Bequemlichkeit und Kundenfrequenz miteinander aufwachsen, gilt für große Malls wie die Waterfront oder Dodenhof. Die Malls adressieren deutlich andere Bedürfnisse als unsere Findorffer*innen Einzelhandelsgeschäfte, wie z.B. Familienerlebnis, übergroßes Produktsortiment, sehr viele Anbieter*innen in demselben Segment, etc. Dagegen beweist in einer kleinstädtisch geprägten Stadtlandschaft die Oldenburger Fußgängerzone seit über 30 Jahren das Gegenteil. Selbst die Bremer Handelskammer hat sich von dem Mantra verabschiedet, dass die Kund*innen mit dem Auto bis vor die Kasse fahren können muss.

Nach einer Untersuchung der Stadt Regensburg gelten für einkaufende Kunden „ unterschiedliche „Distanzempfindlichkeiten“, d. h. je nach Wegezweck und Parkgebührenhöhe steigt oder sinkt die Akzeptanz für einen Fußweg vom abgestellten Auto zum Ziel. Aus der Literatur (u. a. „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“) und den Erfahrungen bzw. tatsächlichen Gegebenheiten (in Regensburg) sind nachfolgende zumutbare Wegeentfernungen abzuleiten. Die Angaben beziehen sich auf Einzugsradien der Parkmöglichkeit (**Luftlinie**), der tatsächliche Weg ist zumeist länger. Einkaufskunden 300 – 400 m (entspricht 4 – 5 Gehminuten), Bewohner (Quartiersgaragen) 150 – 300 m (abhängig von den Gebühren), Beschäftigte, Auszubildende 500 – 700 m. Städte-/Tagestourist*innen 600 – 800 m (abhängig von der Wegeattraktivität. (Stadt Regensburg - Strategiekonzept Parken in der Innenstadt 2017 Seite 9 / 36)

Daher ist es doch wahrscheinlich, dass Kund*innen aus anderen Stadtteilen, die mit einem bestimmten Einkaufsziel unsere Geschäftsstraßen aufsuchen, einen Fußweg von schlimmstenfalls 600 bis 800m auf sich nehmen. Es kommt gleichermaßen auf die Motivation zu einem bestimmten Einkaufsziel an. Von einer Parkgebühr eines bewirtschafteten Parkplatzes lassen sich die Kund*innen, die jetzt auf den Haltebuchten der Hemmstraße parken, jedenfalls nach unserer Beobachtung nicht abhalten.

Sind Begegnungszonen mit Tempo 10 oder 20 eine Lösung für die Platzprobleme im Quartier Alt-Findorff? 15)

In den Nebenstraßen gilt grundsätzlich Tempo 30. Für das Quartier Alt-Findorff wurden u.a. folgende von den zuständigen Fachausschüssen des Beirates zusätzlich beantragten Maßnahmen von der Verkehrsbehörde abgelehnt: Temporäre Spielstraße in der Brandtstraße, Blumenkübel oder Baumpflanzungen/nasen um parkende Autos in Engstellen vom aufgesetzten Parken abzuhalten, Ausweitung Tempo 30 Zonen *), Einrichtung von Fahrradstraßen etc (. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Verkehrsbehörde der Einrichtung einer Begegnungszone zustimmen würde, ist nach unserer Einschätzung derzeit gering. Die Sachlage hat der Verband Fußverkehr Deutschland analysiert und bewertet. (siehe weiter unten) Das ASV zieht sich auf die Straßenverkehrsordnung zurück und sagt, dass sie falsch parkende Verkehrsteilnehmer*innen nicht hindern aber auch keine künstlichen Hindernisse gestatten können, weil damit Haftungsrisiken einhergehen.

Außerdem wird durch eine Verlangsamung von Autogeschwindigkeiten das Platzproblem durch das aufgesetzte Parken nicht gelöst.

*) Wenn Tempo 30 gesetzlich vorgeschrieben ist, wurde das in Bremen umgesetzt, darüber hinaus tut sich die Bremer Verkehrsbehörde teilweise sehr schwer mit der Umsetzung, beispielsweise auf BSAG Strecken.

„Erst wenn ein amtliches Verkehrszeichen es anordnet, wird eine Fahrbahn aufgehoben und rechtswirksam und erkennbar zu einer Mischverkehrsfläche. Das erfolgt grundsätzlich durch Zeichen (Z.) 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“. (1) In beschilderten Mischverkehrsflächen hat der Fußverkehr immer juristischen Vorrang vor Fahrzeugen. Leider treten bei Z. 325 zwei Probleme auf: Erstens kennen viele Fahrer/innen nicht die damit verbundenen Verkehrsregeln; das gilt insbesondere für die eingeschlossene Begrenzung auf „Schrittgeschwindigkeit“ (welche – erschwerend - vom Ordnungsgeber nicht näher bestimmt wurde). Zweitens ist die Anordnung nur in Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion möglich (VwV-StVO). Dieses Kriterium schränkt den Einsatz von Verkehrsberuhigten Bereichen in der Praxis stark ein. Das gleiche gilt für die mit dem Schild verbundene Verkehrsregelung „Kinderspiele sind überall erlaubt“ (§ 42 Abs. 4a StVO; für sich genommen zu begrüßen. Aus diesen Gründen wagen es nur wenige Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsberuhigte Bereiche bei stärker befahrenen Straßen und Plätzen oder etwa in Einkaufsstraßen anzuordnen. Bei der Zurückhaltung spielt auch eine Rolle, dass Schrittgeschwindigkeit in einigen nach „Mischverkehr“ schreienden Straßen und Plätzen weder notwendig noch durchsetzbar wäre. Somit ist die praktische Anwendung vielerorts auf kaum befahrene Wohnstraßen begrenzt.“
Aus Fachverband Fußverkehr Deutschland, Begegnungszone

Ist Shared Space eine Alternative zum Bewohnerparken? 16)

Shared Space ist ein Verkehrskonzept, bei dem alle Verkehrsteilnehmer*innen sich den Straßenraum teilen und der Autoverkehr dem Rad- und Fußverkehr untergeordnet ist.

„Shared Space und Begegnungszonen sind in den Niederlanden bzw. in der Schweiz entwickelte Ansätze zur Verkehrsberuhigung und zur gleichberechtigten und konfliktfreien Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraumes durch alle Verkehrsteilnehmer.“

(https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrskonzepte/shared_space-3833)

Grundsätzlich sind dafür freie Sichtachsen und Wegebeziehungen nötig, damit Fußgänger*innen genügend Querungsstellen finden und alle Verkehrsteilnehmer*innen sich rechtzeitig sehen können. Daher gibt es in Shared Space-Bereichen grundsätzlich nur wenig oder keine Parkmöglichkeiten. Shared Space im Ortsteil Bürgerweide würde also eine deutliche Verringerung von Parkplätzen nach sich ziehen.

Die genauen Regelungen sind von Kommune zu Kommune unterschiedlich. Für Bremen gilt: Einrichtung von Shared Space-Bereichen im Umfeld von Schulen, Kitas, Seniorenheimen usw. wird nicht empfohlen, da gerade diese schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen weitgehend unregelmäßige Verkehrssituationen nur schlecht überblicken können. Außerdem eignen sich platzartige Straßenräume grundsätzlich besser für Shared Space und Begegnungszonen als lineare, enge Straßenräume, wie z.B. in reinen Wohngebieten, weil sie einerseits den Fußgänger*innen größere Schutzräume und andererseits vielfältigere Gestaltungsmöglichkeiten bieten. Aus diesen Gründen wäre Shared Space gerade für den Ortsteil Bürgerweide eher ungeeignet!

Wie kommen die verschiedenen Interessen jetzt zusammen? 17)

Der Beirat hat beschlossen, dass die Verkehrsbehörde „eine konkrete Planung zum Bewohnerparken erarbeitet und dafür einen Betriebsplan zu erstellt. Über diesen Betriebsplan wird der Beirat erneut beschließen.“ Auf dieser Grundlage wird dann im Beirat über die folgenden Schritte zur Einführung des BP entschieden. Wir erwarten, dass der Beirat, geleitet aus Erfahrungen der Vergangenheit, eine gut abgewogene Entscheidung trifft, die alle Interessen berücksichtigt – auch die der schwächeren Gruppen, die sich in diesen Prozessen nicht oder kaum zu Wort melden (können): Senior*innen, Menschen mit Beeinträchtigungen, Kinder.

Das ASV hat eine FAQ-Liste zu BP:
https://www.asv.bremen.de/verkehrsthemen/bewohnerparken/haeufige_fragen__bewohnerparken-1890